

PUERTOS Y COMERCIO MARÍTIMO EN LA ESPAÑA VISIGODA

Salvador I. Mariezkurrena

En tiempos del rey Wamba nos sitúa la Crónica de Alfonso III la primera arribada a las costas peninsulares de naves sarracenas. Su destino fue trágico, pues todas fueron destruidas y quemadas¹, y aunque la credibilidad de la noticia no es excesiva, permite descubrir algunas características de la fuerza militar del reino visigodo de Toledo. Llama la atención el elevado número de barcos que se cita, doscientos setenta, lo que forzosamente supone la existencia de un ejército numeroso. Sin embargo, nos resulta más interesante destacar el hecho mismo de la destrucción de las naves musulmanas, que nos ha de llevar a considerar la existencia de una flota visigoda en el sur peninsular lo suficientemente numerosa como para enfrentarse con éxito a los barcos musulmanes. Es cierto que la crónica nada nos dice de esta flota visigoda, pero resulta muy difícil entender cómo pudo destruirse un número tan elevado de buques sin contar con apoyo marítimo. Aunque la lejanía de la Crónica de Alfonso III de la época visigoda sea grande y la noticia, probablemente, no es más que una recreación legendaria

¹ *Rot.*, 2, «Illius quoque tempore CCLXX nabes Sarracenorum Spanie litus sunt adgresse, ibique omnes pariter sunt delete et ignibus concremate»; *Seb.*, 2, «Illius namque tempore ducente septuaginta naues Sarracenorum Yspanie litus sunt adgresse, ibique omnia eorum agmina ferro sunt deleta et classes eorum ignibus concremate».

de los cronistas del Rey Magno, disponemos de una serie de testimonios indirectos que nos documentan la estrecha relación entre los visigodos y el mar.

Las primeras noticias de la actividad marinera de los visigodos durante la migración previa a su asentamiento definitivo en Aquitania, nos muestran a un pueblo poco habituado en tareas marineras, saldándose con desastre el intento de Alarico de saltar a África para establecerse con sus gentes². La impresión causada por la catástrofe fue muy grande, pues años después Valia abandonó definitivamente las pretensiones de un asentamiento africano, tras vivir en el estrecho de Gibraltar una experiencia parecida a la de Alarico y cuyo recuerdo le motivó a abandonar la aventura, según San Isidoro³.

No obstante, los monarcas godos no desistieron de hacer notar su presencia en los mares. Sidonio Apolinar nos ha legado el testimonio del envío de la flota visigoda a Burdeos a fin de acabar con la actividad de los piratas sajones en la región del Garona⁴. San Isidoro nos relata también la derrota visigoda en Ceuta en tiempos de Teudis a manos de los bizantinos, lo que supone forzosamente haber realizado con éxito la travesía del estrecho que un siglo antes atemorizó a Valia⁵. Gregorio de Tours nos cuenta cómo por orden de Leovigildo se capturaron los barcos que negociaban entre las Galias y Galicia, pudiendo escapar unos pocos hombres para llevar la noticia⁶; las palabras del turonense no nos hablan

² Jord., *Get.* XXX, 157, «Ibi ergo ueniens Alaricus rex Vesagotharum cum opibus totius Italiae, quas in praeda diripuerat, et exinde, ut dictum est, per Siciliam ad Africam quietam patriam transire disponens. Cuis, quia nos est liberum quodcumque homo sine notu die disposuerit, fretus ille horribilis aliquantos naues submersit, plurimas conturbauit».

³ Isid., *Hist. Goth.* 22, «Confecto igitur Wallia bello Spaniae, dum instructa nauali acie Africam transire moliretur in fretu Gaditani maris ui grauissima rempestatis effractus, memor etiam illius sub Alarico naufragii omisso nauigationis periculo Gallias repetit».

⁴ Sid. Apol., *Epist. MGH*, aa, VIII, 132-133.

⁵ Isid., *Hist. Goth.* 42, «Post tam felicitis uictoriae trans fretum inconsulte Gothi gesserunt. Denique dum aduersus milites, qui Septem oppidum pulsus Gothis inuaderant, oceani freta transissent eundumque castrum magna ui certaminis expugnarent, adueniente die dominico deposuerunt arma, ne diem sacrum proelio funestarent. Hac igitur occasione reperta milites repentino incursu adgressum exercitum mari undique terraque conclusum adeo prostrauerunt, ut ne unus quidem superesset, qui tantae cladis excidium praeterit».

⁶ Greg. Tur., *Hist. Franc.* VIII, 35, «Legati de Hispaniis ad regem Gunthramnum uenerunt cum multis muneribus, pacem petentes, sed nihil certi accipiunt in responsis. Nam anno praeterito, cum exercitum Septimaneam debellasset, nauis, quae de Galleis in Galliciam abierant, ex iusso Leuuieldi regis uastatae sunt, res ablatae, hominis caesi atque interfecti, nonnulli captiui abducti sunt. Ex quibus pauci quodadmodo scafis erepti, patriae quae acta fuerant nontiauerunt».

de una flota visigoda, no obstante, dado el enfrentamiento que en ese momento libraban las tropas de Leovigildo contra las de Gontran en la Septimania es bastante probable la actuación de barcos de guerra a fin de interceptar el comercio franco en la región. Por último, Isidoro de Sevilla reconoce la pericia adquirida por los godos en los combates marítimos durante el reinado de Sisebuto, mostrando cómo los barcos visigodos se atrevían ya a establecer luchas en el mar, sin limitarse únicamente al traslado de tropas o al apresamiento de buques mercantes⁷.

Todas estas noticias, aunque escasas, nos testimonian la presencia de buques guerreros en las aguas que bordean la península desde el golfo de León hasta el de Vizcaya. Por otra parte, si damos crédito a la referencia que nos ofrecía la Crónica de Alfonso III, hemos de estimar estas flotas como integradas por un número importante de barcos.

La preocupación de los monarcas visigodos por los asuntos marítimos quizás no fue tan grande como estas citas nos pueden hacer sospechar, pero sí parece que fue superior a la de sus vecinos merovingios, que mostraron una total indiferencia por los problemas marítimos⁸. Esa preocupación de los monarcas godos por mantener flotas activas a lo largo de toda la historia visigoda, y utilizadas probablemente para salvaguardar el comercio marítimo⁹, nos lleva a la necesidad de que contase el reino gótico con las instalaciones portuarias adecuadas. De los puertos y de la actividad comercial en ellos desarrollada, va a versar este estudio, que no pretende ofrecer una visión concluyente del tema, sino mostrar una aproximación a una temática en continua renovación¹⁰.

⁷ Isid., *Hist. Goth.* 70, «Hac sola tantum armorum experientia hucusque carebant, quod classica bella in mari gerere non studebant; sed postquam Sisebutus princeps regni sumpsit scepra, ad tantum felicitatis uirtutem profecti sunt, ut non solum terras, sed et ipsa maria suis armis adeant subactusque seruit illis Romanus miles, quibus seruire tot gentes et ipsam Spaniam uidet».

⁸ R. Latouche, *Orígenes de la economía occidental (siglos iv-xi)*, México D. F. 1957, 115.

⁹ P.D. King, *Derecho y sociedad en el reino visigodo*, Madrid 1981, 223.

¹⁰ Vid. entre otros R. Hodges, *Dark age economics*, Londres 1982; *Primitive and peasant markets*, Oxford 1988; R. Hodges y D. Whitehouse, *Mohammed, Charlemagne and the origins of Europe*, Londres 1983; R. Hodges y W. Bowden, *The sixth century. Production, distribution and demand*, Leiden 1998; A. Giardina (ed.), *Società romana e Imperio tardoantico*, Roma-Bari 1986; P. Garsney, K. Hopkins y C.R. Whittaker (eds.), *Trade in the ancient economy*, Berkeley-Los Angeles 1983; K. Randsbørd (ed.), «Between classical Antiquity and the Middle Ages: new evidence of economic change», *Antiquity*, 64, 1990.

1. PUERTOS: NÚMERO, DISTRIBUCIÓN Y ESTRUCTURA

La primera problemática que se nos plantea al adentrarnos en el estudio de los puertos de la Antigüedad Tardía es la de delimitar con precisión qué es un puerto. Ciertamente, contamos con definiciones clásicas sobre la cuestión pero, como veremos a continuación, no dejan de presentar graves dificultades. Ulpiano en el *Digesto* señala que «se llama puerto al lugar cerrado donde se importan y exportan mercancías, cuando el emplazamiento no está absolutamente cerrado y fortificado se llama *angiportum*»¹¹. San Isidoro, por su parte, se mantendrá cercano al espíritu de la definición del *Digesto*, al decirnos que «el puerto es un lugar al abrigo de los vientos que suelen soplar en tiempo de invierno. Se le denomina puerto por el transporte de mercancías»¹². Así, la doble característica del puerto consiste en ofrecer un lugar a resguardo de las inclemencias meteorológicas y ser, a la par, un espacio de intercambio mercantil. La necesidad de contar con lugares seguros, donde resguardarse de temporales o malas condiciones de navegación, era fundamental para la circulación marítima tanto en el Mediterráneo como en el Atlántico. La navegación en el Mediterráneo era segura únicamente desde el 27 de mayo hasta el 14 de julio, pudiendo tan sólo prolongarse con un mayor grado de inseguridad hasta el 11 de noviembre, cerrándose el mar desde esta fecha hasta el 10 de marzo¹³. En el Cantábrico, los vientos del noroeste, responsables de los fuertes temporales que azotan aquellas costas, obligan a cerrar igualmente la navegación a lo largo del invierno¹⁴.

El criterio que utiliza el obispo hispalense para diferenciar entre *portus* y *statio* es precisamente el relacionado con la clausura invernal de los mares¹⁵, criterio que no deja de plantear problemas dado que la definición de puerto la

¹¹ Ulp., *Dig.* L, 16, 59, «Portus appellatus est conclusus locus, quo importantur merces et inde exportantur, eaque nihilo minus statio est conclusa et munita, inde angiportum dictum est».

¹² Isid., *Etym.* XIV, 8, 40, «Portus autem locus est ab accessu ventorum remotus, ubi hiverna opponere solent: et portus dictus a de portandis commerciis».

¹³ J. Vernet, «La navegación en la Alta Edad Media», *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo. Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo*, 25, 1978, 331.

¹⁴ J. M. Iglesias y J. A. Muñiz, *Las comunicaciones en la Cantabria romana*, Santander 1992, 49.

¹⁵ Isid., *Etym.* XIV, 8, 39, «Statio est ubi ad tempus stant naves; portus, ubi hiemant».

otorgaría únicamente el hecho de que las naves invernasen, quedando en un lugar secundario las características técnicas del mismo.

Los criterios económicos utilizados en nuestros días para diferenciar entre puerto y escala tampoco resultan satisfactorios. La definición aceptada por los participantes en el coloquio organizado por la Sociedad Jean Bodin y la Comisión Internacional de historia marítima en 1968, «la escala es un puerto en el cual los barcos se detienen por una u otra razón en el curso de un itinerario más o menos regular entre dos puertos terminales, o por extensión, un puerto en el cual se instala un mercado importante dando lugar a cargas y/o descargas de cantidades relativamente grandes de mercancías»¹⁶, permite distinguir entre dos tipos de escalas, las técnicas y las económicas; sin embargo, la definición nos lleva a admitir que un mismo puerto puede ser a la vez puerto y escala, lo que genera confusión en el momento de decidimos sobre el carácter portuario o no de una determinada parada en un itinerario¹⁷.

Nuestra pesquisa por los puertos existentes en las costas visigodas no va a hacerse eco de esta problemática, debido a la dificultad práctica que plantea decantarse en un sentido u otro, dificultad que se ve incrementada dada la parquedad de las fuentes visigodas. Salvo la cita técnica de las etimologías isidorianas, ninguna otra fuente visigoda nos habla de puertos. Por tanto, para su localización debemos recurrir a informaciones de carácter secundario. A excepción de los pocos casos de puertos excavados, la localización de instalaciones portuarias debe basarse en informaciones tangenciales: la cita de un determinado viaje, el epígrafe que permite intuir la presencia de comerciantes orientales, los restos arqueológicos que nos testimonian una activa circulación entre puntos distantes, etc.

Narbona va a ser el primero de los puertos que encontremos en nuestro recorrido por las costas del reino visigodo, desde el golfo de León al de Vizcaya. El puerto de Narbona fue uno de los principales del Imperio antes de la crisis del siglo III. Ausonio sitúa a Narbona como la decimosexta ciudad en importancia de todo el Imperio, lo que forzosamente ha de ser un elogio de su

¹⁶ J. Gilissen, *Une typologie des escales; histoire des grandes escales vues sous l'angle institutionnel. Les grandes escales. Recuils de la Société Jean Bodin*, 34, 1974, 195; cit. J. Rougé, «Ports et escales dans l'empire tardif», *La navigazione mediterranea nell'alto medioevo. Settimane di studio del centro italiano di studi sull'alto medioevo*, 25, 1978, 69-70.

¹⁷ J. Rougé, «Ports et escales dans l'empire tardif», 70.

puerto¹⁸. Sin embargo, Narbona resistió mal las vicisitudes de los siglos terminales del poder romano. Su situación fronteriza entre visigodos y merovingios pudo afectar a su actividad comercial. Gregorio de Tours, por ejemplo, no cita el puerto de Narbona en ningún momento a lo largo de su voluminosa *Historia Francorum*, aunque es muy probable que las motivaciones que impulsaron al turonense a obviar a Narbona no sean sólo indicio del declive comercial del puerto narbonés, sino que respondan a planteamientos políticos¹⁹. Lo cierto es que a pesar del declive del puerto de Narbona, éste siguió activo a lo largo de todo el periodo visigodo, como nos atestigua el hecho de que el brote de peste que asoló Narbona y su región en 694 tuviese procedencia oriental²⁰, indicándonos claramente el mantenimiento de unos vínculos comerciales que si bien no podemos valorar en su importancia, tampoco podemos dejar de reconocer.

La Tarraconensis mantuvo un activo comercio de importación en los últimos tiempos del Imperio, que tuvo sus principales puertas de entrada en Tarragona, Ampurias o Tortosa. Tarragona, capital de la provincia, importó a lo largo del siglo iv numerosos sarcófagos destinados a acoger los cuerpos de los altos funcionarios imperiales²¹. El puerto de Tarragona siguió recibiendo productos de procedencia oriental, como atestigua la presencia de una colonia de comerciantes orientales activa en la ciudad durante los siglos v y vi²². La última noticia de la que disponemos con referencia a una relación de Tarragona con el mundo oriental data de 619, año en el que constatamos la presencia de un clérigo llamado Esteban, natural de Alejandría, que había llegado a Tarragona huyendo de la ocupación persa de Egipto²³.

Barcelona debió contar con puerto activo en la transición del mundo antiguo al medio, pues han aparecido numerosos fragmentos cerámicos de procedencia oriental, aunque se encuentran faltos de contexto estratigráfico que permita situarlos correctamente²⁴.

¹⁸ Aus., *Ord. urb. nob.*, M.G.H., aa, V², 101-102.

¹⁹ J. Rougé, «Ports et escales dans l'empire tardif», 78.

²⁰ J.N. Biraben y J. Le Goff, «La peste au Moyen Age», *Annales ESC*, 24, 5-6, 1969, 1493.

²¹ J.M. Blázquez, *Economía de la Hispania romana*, Bilbao 1978, 562.

²² L.A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. v-vii», *Habis*, 3, 1972, 131-133.

²³ *Ibid.*, 133.

²⁴ R. Jarrega, «Notas sobre una forma cerámica: aportación al estudio de la transición del mundo romano al medieval en el este de Hispania», *I Congreso de Arqueología Medieval Española*, I, Zaragoza 1986, 305-313.

Tortosa también contó con una colonia de comerciantes orientales, lo que indica una regular presencia de intercambios con el este del Mediterráneo²⁵. En cualquier caso, hay que señalar que los puertos de la Tarraconense se vieron fuertemente afectados por los efectos de la *renovatio imperii* justiniana. La abundante presencia de elementos cerámicos de procedencia oriental que manifiesta el área catalana a lo largo del siglo v, se ve bruscamente interrumpida por la ocupación africana de las tropas bizantinas²⁶. Los puertos de la Tarraconense debieron verse afectados por el cambio en las rutas comerciales que supuso el dominio bizantino en la península. Sin embargo, y a pesar de la ausencia de referencias a lo largo del siglo vii sobre la actividad de los puertos mediterráneos, la inclusión en el *Liber* de las *antiquae* referidas a los *transmarini negotiatores*²⁷ en tiempos de Egica nos muestra activas a estas colonias orientales y, por tanto, activos también los propios puertos. No obstante, somos incapaces de cuantificar la importancia de este comercio, aunque todo parece indicar que debió mermar a lo largo del siglo vii.

Los puertos de la Cartaginensis vivieron una dinámica especial como consecuencia de la presencia bizantina en *Spania*. Valencia se hallará a lo largo del periodo de ocupación de Bizancio de tierras en la Península en una situación diferente de la que comparten los puertos de la Tarraconensis. Las excavaciones arqueológicas llevadas a cabo en la ciudad del Turia muestran una amplia dispersión de formas de la «Africa Red Slip», dentro de las cuales se hallan presentes formas adscribibles al periodo de presencia bizantina en los territorios cercanos. Esta presencia masiva de cerámicas africanas pone de manifiesto la época de esplendor comercial que vivió Valencia durante este periodo y que, lógicamente, revela una gran actividad comercial del puerto de la ciudad²⁸.

Elche y Cartagena contaban también con colonias de comerciantes orientales²⁹ y revelan con mayor claridad aún que Valencia el impulso en las relacio-

²⁵ L. A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. v-vii», 133-134.

²⁶ M. Vallejo, *Bizancio y la España tardoantigua (ss. v-vii). Un capítulo de historia mediterránea*, Alcalá de Henares 1993, 485.

²⁷ LV, XI, 3; «De transmarinis negotiatoribus».

²⁸ L. Olmo Enciso, «El reino visigodo de Toledo y los territorios bizantinos. Datos sobre la heterogeneidad de la Península Ibérica», *Coloquio hispano-italiano de arqueología medieval*, Granada 1992, 191.

²⁹ L.A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. v-vii», 134-135.

nes con África que supuso el control bizantino de la franja costera mediterránea. La documentación arqueológica nos ha permitido constatar el auge experimentado por la capital del territorio bizantino desde fechas coincidentes con el dominio vándalo de África. Las importantes obras de fortificación testimonian un auge urbano, auge que va parejo en el terreno comercial, como prueba la abundancia de cerámicas «Africa Red Slip» que señalan una canalización de los restos de la producción africana hacia los territorios bizantinos de España, tras el pago de la *annona* y de la satisfacción de las necesidades propias³⁰. Igualmente, la presencia, en cantidades más modestas, de cerámicas «Late Roman C» y «Late Roman D» indica un comercio activo con el Mediterráneo oriental³¹.

El fin del dominio bizantino en *Spania* en época de Suintila debió suponer también la disminución de los intercambios entre los territorios anteriormente ligados con Bizancio. El caso de Cartagena es el más llamativo, pues su destrucción supuso un drástico final a la actividad mercantil en ella centrada. Sin embargo, todas las ciudades del antiguo dominio bizantino verían decaer su actividad comercial y, por ende, portuaria, a lo largo del siglo VII, fruto de la contracción general del comercio mediterráneo y agudizada por la destrucción de los vínculos que las ligaban con las tierras del Mediterráneo oriental³².

La Bética contaba con un número importante de puertos con gran tradición. Las estrechas relaciones que mantenían distintos puertos del sur peninsular con el norte de África han quedado atestiguadas por la abundancia de cerámicas estampadas de procedencia cartaginesa aparecidas en Málaga, Granada, Sevilla, etc.³³. Las relaciones comerciales con el exterior no quedaron abortadas con la caída de Carthago en 439 ante los vándalos, sino que la aparición de imitaciones locales de las cerámicas norteafricanas dirigidas hacia los mercados de Hispania y Gallia³⁴ indican únicamente un cambio en las rutas de comercio.

³⁰ L. Olmo Enciso, «El reino visigodo de Toledo y los territorios bizantinos. Datos sobre la heterogeneidad de la Península Ibérica», 192; M. Vallejo, *Bizancio y la España tardoantigua* (ss. V-VII). *Un capítulo de historia mediterránea*, 485.

³¹ L. Olmo Enciso, «El reino visigodo de Toledo y los territorios bizantinos. Datos sobre la heterogeneidad de la Península Ibérica», 192.

³² M. Vallejo, *Bizancio y la España tardoantigua* (ss. V-VII). *Un capítulo de historia mediterránea*, 486.

³³ J. M. Blázquez, *Economía de la Hispania romana*, 505.

³⁴ *Ibid.*

Málaga debió contar con puerto importante en época visigoda. La gran tradición del antiguo asentamiento fenicio juega a favor de las condiciones favorables que presentaba el litoral malagueño. Por otra parte, probablemente contase Málaga con una colonia de comerciantes orientales, indicador claro de un activo comercio ultramarino en las cercanías, aunque no se han hallado documentos epigráficos que permitan atestiguar la continuidad de la destacada colonia oriental existente en época imperial³⁵. Igualmente, la aparición en Málaga y sus cercanías de cerámicas africanas a comienzos del siglo v favorece la hipótesis de continuidad de la actividad comercial del puerto malagueño, tras la desaparición del dominio imperial. Sin embargo, los enfrentamientos bélicos que afectaron las tierras de Málaga en la lucha entre visigodos y bizantinos³⁶, así como la contracción comercial del siglo vii, probablemente afectasen a la vitalidad del puerto malacitano.

Carteia, que posiblemente contase también con una colonia de comerciantes orientales³⁷, manifestaría, al igual que Málaga y del resto de las posesiones bizantinas en la Península, un intenso comercio con el norte de África coincidente con el dominio bizantino, declinando su actividad a lo largo del siglo vii.

Sevilla contaría con uno de los puertos más activos del mediodía peninsular. La importancia de la ciudad y su ubicación en un curso fluvial destacado favorecerían la actividad portuaria, actividad largamente testimoniada. La colonia de orientales de Sevilla ya era importante a fines del siglo iii y su continuidad parece testimoniada hasta el mismo siglo vii³⁸. Las noticias transmitidas por Hidacio³⁹ y Procopio⁴⁰ nos hablan de la actividad comercial del puerto sevillano en los siglos v y vi. Por otra parte, la presencia en Sevilla de un

³⁵ L.A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. v-vii», 135-136.

³⁶ *Conc. II Sev.*, I, nos pone de manifiesto las reorganizaciones eclesiásticas como consecuencia de las operaciones militares que enfrentaron a Toledo con Bizancio, pasando a la administración de los obispados de Écija, Elvira y Cabra, localidades de la Iglesia malacitana..

³⁷ L. A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. v-vii», 136.

³⁸ *Ibid.* 137.

³⁹ Hyd., *Chron.* 177, «Orientalium naues Hispalim uenientes per Marciani exercitum caes(os Laz)as nuntiant».

⁴⁰ Proc., *Bell. Vand.* I, 24, 7 y ss.

obispo sirio monofisista ante el concilio sevillano, que adjuraría de su herejía tras muchas y largas controversias⁴¹, testimonia la vitalidad del puerto en el siglo VII. Probablemente, al igual que el resto del comercio peninsular, Sevilla vería decaer sus operaciones en la séptima centuria, pero la presencia de las leyes de comerciantes de ultramar en el *Liber* favorece la hipótesis de la actividad portuaria comercial hasta la desaparición del reino visigodo en una ciudad con una gran tradición de presencia de orientales.

La Lusitania también mantenía activos en época visigoda importantes puertos. En el curso del Guadiana encontramos las colonias orientales de Mértola y Mérida⁴² lo que atestigua un intenso comercio por las aguas del río. No es seguro que las naves arribasen a la capital de la Lusitania, sin embargo, la importancia de la colonia oriental de Mérida es indudable. Un médico de origen griego, Paulo, fue elegido obispo de la Iglesia emeritense⁴³, consiguiendo designar como sucesor a su sobrino Fidel⁴⁴, lo que produjo una oposición entre la población católica local, que se manifestará en el apoyo al godo Masona⁴⁵. La sucesión de Masona por el *pseudosacerdos* Nepopis⁴⁶, nombre de origen egipcio, revela una doble realidad, la importancia de la población de origen extranjero en Mérida y el enfrentamiento contra estos de parte de la población católica local. Existiese o no puerto en Mérida, éste no debía encontrarse alejado de la población, pues una colonia de comerciantes orientales tan poderosa como la que nos permite entrever las *Vitas sanctorum patrum Emeritensium*, no podía hallarse al margen de los circuitos regulares de comercio y estos únicamente podían ser rentables en el comercio marítimo o fluvial.

La última colonia de comerciantes orientales presente en las costas peninsulares se hallaba en *Olisipo*, Lisboa⁴⁷. Su papel de intermediario entre la ruta

⁴¹ *Conc. II Sev.* 12.

⁴² L. A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. V-VII», 138-141.

⁴³ *VSPE*, IV, 1, 11 y ss.

⁴⁴ *VSPE*, IV, 5, 1 y ss.

⁴⁵ J. I. Alonso, «Sunna, Masona y Nepopis. Las luchas religiosas durante la dinastía de Leovigildo», *Los visigodos. Historia y civilización. Antigüedad y cristianismo*, III, Murcia 1986, 155.

⁴⁶ *VSPE*, V, 6, 135 y ss.

⁴⁷ L. A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. V-VII», 141-142.

atlántica y la mediterránea puede explicar el interés de los suevos por saquearla en el siglo v⁴⁸.

Al norte de Lisboa encontramos el puerto de Oporto, ciudad de la que Hidacio nos informa⁴⁹. Ninguna otra noticia nos habla de la actividad de Oporto en época visigoda, más allá de las suscripciones conciliares⁵⁰. Sin embargo, es posible que fuese Oporto u otro puerto sin identificar al norte de Lisboa de donde salieran las naves que Leovigildo envió a interceptar los buques mercantes francos⁵¹ en el marco de su campaña contra el reino suevo. La hipótesis adquiere mayor solvencia si entendemos que la campaña de Leovigildo contra Cantabria de la que nos ilustra el biclarense⁵² no supuso más que el control de la Cantabria interior, quedando la costa ajena al poder visigodo hasta tiempos de Sisebuto⁵³, lo que exigirá a los barcos visigodos partir de puertos amigos, carácter que no tenían ni los de la Galicia sueva ni los de la costa cantábrica.

En Galicia y en la cornisa cantábrica encontramos en actividad en época visigoda toda una serie de puertos o escalas que permitían el desarrollo de una vía comercial que unía los puertos cantábricos con los merovingios, especialmente con Burdeos. Los puertos de Bares y La Coruña acogerían una navegación de cabotaje heredera de la desarrollada en época bajo romana, atestiguada por informaciones arqueológicas⁵⁴, y cuya continuidad en época visigoda se desprende de tres fragmentos contenidos en obras de Gregorio de Tours⁵⁵ y en la anónima *Vita Fructuosi*⁵⁶.

⁴⁸ *Ibid*; Isid., *Hist. Sueb.* 90; Hyd., *Chron.* 246.

⁴⁹ Hyd., *Chron.* 175.

⁵⁰ L.A. García Moreno, *Prosopografía del reino visigodo de Toledo*, Salamanca 1974, 163-164.

⁵¹ Greg. Tur., *Hist. Franc.* VIII, 35.

⁵² Ioh. Bicl., *Chron.* anno VII, 4; anno VIII, 2; anno IX, 2.

⁵³ J. J. García González, «Incorporación de la Cantabria romana al estado visigodo», *Cuadernos burgaleses de Historia Medieval*, 2, 1995, 182-186.

⁵⁴ J. M. Novo, *Los pueblos vasco-cantábricos y galaicos en la Antigüedad Tardía*, Alcalá de Henares 1992, 268.

⁵⁵ Greg. Tur., *Hist. Franc.*, VIII, 35; Greg. Tur., *De virt. S. Mart.* 40, «Quidam in regione Cantabriae Mauranus nomine mane a lectulo consurgens, dum de domo egreditur, uisum est ei quasi ab aliquo percussus fuerit in ceruicem. Qui protinus ruens in terram, factus est tamquam mortuus, ac per triduum solo spiritu uiuens, tamquam mortus putabatur. Quarta autem die apertis oculis, nihil poterat loqui. Ablata enim ei fuerat fandi facultas. Auditis enim beati Martini miraculis, unum triantem nautis porregit,

En zona asturiana, el puerto de Gijón debía permanecer trabajando en época visigoda. Las instalaciones de una industria conservera en Gijón de época romana, aunque orientada al consumo local, deja entrever una cierta vitalidad portuaria que pudo perpetuarse en periodo gótico, como así parecen indicar la presencia de numerosos restos de *terras sigillatas africanas D*, *terra sigillata focense tardía*, *terras sigillatas grises gálicas tardías* e *imitaciones regionales de las terras sigillatas grises gálicas tardías*, con cronologías de finales del siglo V y la primera mitad del siglo VI, que relacionan el puerto cantábrico con la costa aquitana⁵⁷.

En Cantabria, el tradicional cabotaje de época bajorromana debía seguir utilizando los mismos puertos y escalas, desde el más occidental de San Vicen-

innuens cum suplicatione, ut eum ad beati antistitis templum deferrent. Quibus abeuntibus, ille ad domum suam reuersus, uidit ante pedes suos aureum in similitudine triantis. Quo adsumpto pensatoque, unius solidi appensus est pondere. Quod ille cernens, dixit intra se: 'Reddidit mihi uirtus beati Martini meritum pro fenore, quod eius templo direxi'. Et accensus desiderio, uoluit in unam atque aliam nauem conscendere, sed a parentibus est retentus. Reperta autem tertia naue, retinere penitus non potuit. Qua ascensa, cum impellente uento altum marem ingressi fuissent, os eius uirtus sancti antistitis reserauit. Qui, extensis ad caelum manibus, locutus est, dicens: 'Gratias tibi ago, omnipotens Deus, qui me hoc iter sulcare iussisti. Iam enim, priusquam templum sancti tui uideam, eius beneficiis sum refertus'. Quibus nauigantibus, Burgindala urbe adpulsi sunt; egressusque hinc de nauis, ad basilicam sancti accedens ac uotum suum exsoluens, quae scripsimus ab ipsius ore relata cognouimus».

⁵⁶ *Vit. Fruc.* 7, «Y como con el pensamiento fijo de peregrinar embarcarse en medio de un cúmulo de fragores en una nave para cruzar al país de los francovisigodos y de allí pasar bajo la guía del Señor al Oriente, descubierto por sus propios servidores, muchos de los francos que se habían quedado en tierra realizando sus negocios fueron detenidos por Dogilano, duque de Lugo, que los retuvo como rehenes hasta el punto y hora en que el santo se volvió desde alta mar a su monasterio», M. Díaz y Díaz, *La vida de San Fructuoso de Braga*, Braga 1974, 89, nota al pie.

⁵⁷ C. Fernández Ochoa, *Una industria de salazones de época romana en la plaza del marqués (Gijón, Asturias)*, Gijón 1994; C. Fernández Ochoa, «Excavaciones arqueológicas en la ciudad de Gijón», *Astures. Pueblos y culturas en la frontera del Imperio Romano*, Gijón 1995; C. Fernández Ochoa, «Arqueología de Gijón (Asturias): Balance de una década de excavaciones», *Actas do I Congresso do Arqueologia Peninsular. T.E.A.*, 33 (1-2), 1993, 365-379; C. Fernández Ochoa, P. García Díaz y A. Uscastecu Barrón, «Gijón en el periodo tardoantiguo: cerámicas importadas de las excavaciones de Cimadevilla», *Archivo Español de Arqueología* 165-166, 1992, 105-149.

te de la Barquera, *Portus Vereasuecae*, pasando por Santander, *Portus Victoriae Iuliobrigensium*, así como los puertos o escalas de Suances, Ruiseñada u Oreña, que atestiguan una viva presencia en época romana⁵⁸.

La ausencia de colonias comerciales orientales en todo el litoral cantábrico, así como las particulares características sociopolíticas⁵⁹ del territorio nos han de llevar a la conclusión de que las características de los puertos y del comercio norteño son diferentes de las que se desarrollan en el Mediterráneo. Posteriormente nos detendremos en el análisis de los productos, organización y rutas que caracterizan el comercio marítimo del reino visigodo, poniendo de manifiesto la gran disparidad existente entre los puertos del norte y del sur de la península.

Ofrecer una descripción física de los elementos constitutivos de un puerto en época visigoda es una tarea especialmente complicada, debido a que las excavaciones arqueológicas no han avanzado lo suficiente como para ofrecernos un panorama concluyente. No obstante, aprovechando los resultados de la excavación del puerto de Cartagena, intentaremos construir un puerto modelo, siendo conscientes en todo momento de lo arbitrario de la empresa, al partir de datos obtenidos del que, probablemente, fuese el puerto más destacado de la península en el siglo VI, lo que sin duda alterará la imagen resultante.

Ante todo, la instalación del puerto se realiza en una franja litoral especialmente favorecida. El carácter de puerto natural que presenta la doble dársena

⁵⁸ J. M. Iglesias y J. A. Muñiz, *Las comunicaciones en la Cantabria romana*, 58-70.

⁵⁹ El grado de integración de la cornisa cantábrica en la organización administrativa visigoda, así como la sujeción de los pueblos que la habitaban al poder de Toledo presenta un amplio abanico de interpretaciones, sustentadas en unas fuentes poco parteras, que hace que la cuestión no esté resuelta todavía de forma unánime. Vid. A. Barbero y M. Vigil, «Sobre los orígenes sociales de la Reconquista: cántabros y vascones desde fines del Imperio Romano hasta la invasión musulmana», *Sobre los orígenes sociales de la Reconquista*, Barcelona 1988, 13-103; «La organización social de los cántabros y sus transformaciones en relación con los orígenes de la Reconquista», *Sobre los orígenes sociales de la Reconquista*, Barcelona 1988, 141-195; *La formación del feudalismo en la Península Ibérica*, Barcelona 1978; L.A. García Moreno, «Estudios sobre la organización administrativa del reino visigodo de Toledo», *Anuario de Historia del Derecho Español* 44, 1974, 5-155; A. Besga, *La situación política de los pueblos del norte de España en la época visigoda*, Bilbao 1983; J.M. Novo, *Los pueblos vasco-cantábricos y galaicos en la Antigüedad Tardía*, Alcalá de Henares 1992; J.J. García González, «Incorporación de la Cantabria romana al estado visigodo», *Cuadernos burgaleses de Historia Medieval* 2, 1995, 167-230.

de Cartagena reúne todas los requisitos para la instalación de estructuras portuarias, siendo en el caso concreto cartagenero asiento no de uno, sino de numerosos puertos⁶⁰. El puerto disponía de un área de edificios de carácter administrativo y comercial, próximo al foro y vinculado a la actividad portuaria⁶¹. Es en este sector donde aparecen en una misma manzana grandes estancias rectangulares, porticadas hacia el exterior, y cuya funcionalidad debe entenderse como lugar de almacenaje y de actividad comercial⁶². Parte de las estructuras dedicadas a la actividad comercial seguían en pie en época tardorromana o bizantina, en concreto atarazanas abandonadas a principios del siglo VII⁶³. Junto a las instalaciones comerciales, podían existir astilleros y tinglados para la carpintería de ribera⁶⁴. Y, lógicamente, el puerto constaría de muelles para el atraque de los diversos buques, muelles que están suficientemente atestigüados en el caso de Cartagena⁶⁵.

2. COMERCIANTES Y PRODUCTOS

El título tercero del libro 11 del *Liber Iudicum* supone la más clara reglamentación del reino visigodo sobre comercio marítimo, constituyéndose en nuestra fuente fundamental para entender las relaciones institucionales que se establecían entre el poder gótico y los diversos comerciantes ultramarinos. Lamentablemente, las cuatro *antiquae* que conforman el título son de un lacónismo exasperante, pues no superan la docena de líneas, claramente insuficientes para hacernos con una imagen completa de las implicaciones administrativas de la actividad comercial.

La primera problemática que presenta el título *De transmarini negotiatoribus* es la de su adscripción temporal. El rótulo de *antiqua* que acompaña a cada

⁶⁰ Str. III, 4, 6.

⁶¹ M. Berrocal, «Instalaciones portuarias en Carthago-Nova: la evidencia arqueológica», *III Jornadas de arqueología subacuática*, Valencia 1998, 104.

⁶² *Ibid.* 106-107.

⁶³ *Ibid.* 107.

⁶⁴ J. Mas, «Portus Carthaginiensis. Simbiosis de un emporio y una gran base militar», *III Jornadas de arqueología subacuática*, Valencia 1998, 84.

⁶⁵ M. Berrocal, «Instalaciones portuarias en Carthago-Nova: la evidencia arqueológica», 109-112.

una de las cuatro leyes exige situarlas en un momento legislativo concreto, bien en época tolosana, bien reinando Leovigildo en Toledo.

Alvaro d'Ors entiende que nos encontramos ante unas normas de procedencia euriciana, probablemente datadas en torno a 476⁶⁶. Argumenta a su favor el laconismo característico de la legislación de Eurico y, sobre todo, la presencia en el mismo libro de un título sobre la violación de sepulcros⁶⁷, presencia pareja a la existente en la colección de Novelas de Valentiniano III, donde por razones de secuencia cronológica se suceden leyes *de sepulcri violatoribus* y *de negotitoribus*, norma esta última que se halla ausente del *Breviario de Alarico*, lo que entiende síntoma de la actualidad de una norma sobre comerciantes presente en el *Código de Eurico*⁶⁸. Y aunque considera posible la introducción de alguna modificación por parte de Leovigildo, entiende que nada autoriza a pensar que sucediera así⁶⁹.

La data cronológica resulta también interesante. Cree que la normativa sobre comerciantes ultramarinos debe ser coincidente con la extensión del dominio de Eurico a los puertos del Mediterráneo y, especialmente, a Marsella⁷⁰.

Entendemos que los planteamientos sobre datación y origen de la normativa visigoda sobre comercio marítimo expresados más arriba son correctos. Más aún, creemos que cuando el título III del libro II se incluye en la edición de Egica del *Liber Iudicum*, sigue respondiendo a la misma realidad que cuando se redacta originariamente en época de Eurico. Esto es, la legislación que nos presenta el *Liber* está dirigida hacia el comercio mediterráneo y orientada a servir de regulación a comunidades extranjeras asentadas en la Península y dedicadas a actividades mercantiles. La naturaleza misma del comercio mediterráneo, distinto en cuanto a intensidad, regulación y organización de las comunidades a él dedicadas, nos lleva a pensar que el título XI, 3 no se aplicaba en el comercio cantábrico. La inclusión en las leyes *de transmarini negotitoribus* de referencias a *telonarios suos*⁷¹ induce a creer en la existencia de comercian-

⁶⁶ A. d'Ors, «Los “transmarini negotiatores” en la legislación visigótica», *Estudios de Derecho Internacional. Homenaje al profesor Barcia Trelles*, Santiago de Compostela 1958, 468.

⁶⁷ LV, XI, 2, «De inquietudine sepulcrorum».

⁶⁸ A. d'Ors, «Los “transmarini negotiatores” en la legislación visigótica», 468-469.

⁶⁹ *Ibid.* 469.

⁷⁰ *Ibid.* 468.

⁷¹ LV, XI, 3, 2, «Cum transmarini negotiatores inter se causam habent, nullus de sedibus nostris eos audire presumat; nisi tantummodo suis legibus audiantur aput telonarios suos».

tes foráneos de procedencia oriental, comerciantes que en ningún caso se constatan más allá de Olisipo⁷² y en el siglo VII, momento de la edición de Egica, antes desaparecerían colonias extranjeras que se establecerían nuevas.

La presencia de *telonarii* en XI, 3, 2 ha provocado numerosas interpretaciones. Según San Isidoro el *teloneum* es el lugar de descarga de las mercancías, de paga de los marineros y de asiento del recaudador de impuestos⁷³. Sin embargo, la *antiqua* nos los presenta desarrollando funciones judiciales. Tres interpretaciones se han ofrecido para solventar el problema. La primera entiende que nos hallamos ante un funcionario gótico con ocasionales funciones judiciales⁷⁴; la segunda, considera que los *telonarii* de que nos habla la ley serían *quasi* cónsules, pertenecientes a la misma nación de los comerciantes implicados⁷⁵. Finalmente, la opinión más extendida hoy día supone que los *telonarii* serían efectivamente recaudadores de impuestos, pero a la par pertenecientes a la comunidad foránea, siendo ellos mismos comerciantes⁷⁶.

Estos comerciantes orientales se registrarían en sus pleitos por la *Lex Rhodia*⁷⁷ y se verían obligados al pago no sólo de las tasas de aduanas sino también a la antigua *collatio lustralis*⁷⁸, carga excesivamente onerosa y que pudo jugar un

⁷² L. A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. V-VII», 141-142.

⁷³ Isid., *Etym.* XV, 2, 45, «sicut et teloneum dicitur ubi merces nauium et nautarum emolumenta redduntur. Ibi enim vectigalis exactor sedet pretium rebus inpositurus, et uoce a mercatoribus flagitans».

⁷⁴ L. Goldschmidt, *Handbuch des Handelsrechts*, I³, 111, n. 51, cit. K. Zeumer, *Monumenta Germaniae Historica*, I, *Legum sectio*, Hannover-Leipzig 1902, 404 nota al pie, que se adhiere a la opinión de Goldschmidt.

⁷⁵ F. Dahn, *Studien*, 93 y ss.; *Die Könige der Germanen*, VI², 283 y ss., cit. K. Zeumer, *Monumenta Germaniae Historica*, I, *Legum sectio*, Hannover-Leipzig 1902, 404 nota al pie.

⁷⁶ A. d'Ors, «Los 'transmarini negotiatores' en la legislación visigótica», 470-471; L.A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. V-VII», 150.

⁷⁷ A. d'Ors, «Los "transmarini negotiatores" en la legislación visigótica», 472-473.

⁷⁸ L. A. García Moreno, «Algunos aspectos fiscales de la Península Ibérica durante el siglo VI», *Hispania Antiqua* 1, 1971, 240-243; A. del Castillo, «La *collatio lustralis* en el régimen fiscal del reino visigodo», *Arte, sociedad, economía y religión durante el Bajo Imperio y la Antigüedad Tardía. Antigüedad y cristianismo*, VIII, Murcia 1991, 57-61, entiende que la *solutio auraria* heredera de la antigua *collatio lustralis* no gravaba únicamente a los mercaderes, sino que la obligación de su pago se extendía a los artesanos urbanos del reino visigodo.

papel destacada en el apoyo de los comerciantes orientales a la ocupación bizantina⁷⁹.

La expresión *teloneum* es una derivación del griego *télos*, impuesto, denotando el carácter oriental de las comunidades que pagaban a los *telonarii*⁸⁰. Nos muestra igualmente el origen oriental de aquellos dedicados a actividades mercantiles en el Mediterráneo la palabra *cataplus*, derivada del griego *katáplous*, y que en época visigoda significaba puerto, muelle, así como el mercado que se organizaba tras el atraque de un buque⁸¹. Resulta significativo hacer un repaso a las fuentes que utilizan esta expresión, pues nos ilustran claramente sobre su ámbito de aplicación y nos pueden ayudar a entender la orientación de alguna legislación visigoda de finales del siglo VII.

Ausonio utiliza la expresión *cataplus* en su *Ordo urbium nobiliorum* significando llegada de naves, desembarco, refiriéndose a Narbona⁸². También para Marsella se emplean la expresión *cataplus*. Sidonio Apolinar la introduce en sus cartas con idéntico sentido que el que utiliza Ausonio⁸³; Gregorio de Tours utiliza igualmente *cataplus* al narrar la llegada al puerto de Marsella de los hombres del archidiácono Vigilio⁸⁴. Marsella es de nuevo la destinataria de la expresión *catabolus* –significando puerto, muelle, desembarcadero, depósito, almacén– en un diploma del rey Clodoveo III del 5 de junio de 692⁸⁵. *Cataplus* aparece igualmente en el *Digesto*, con la significación de lugar de arribada, y refiriéndose a las provincias orientales del Imperio, a las que se llegaba por mar⁸⁶. Como vemos, todas las referencias de las que disponemos para Medite-

⁷⁹ L. A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. v-vii», 152-154.

⁸⁰ A. d'Ors, «Los "transmarini negotiatores" en la legislación visigótica», 471.

⁸¹ F. Vercauteren, «Cataplus et catabolus», *Bulletin du Cange*, 2, 1925, 99; A. d'Ors, «Los 'transmarini negotiatores' en la legislación visigótica», 471.

⁸² Aus. *Ord. urb. nob.*, MGH, *aa*, V, 102, v. 126-127, «Et quidquid vario per flumina, per freta cursu advehitur, toto tibi nauigat orbe cataplus»; F. Vercauteren, «Cataplus et catabolus», 100.

⁸³ Sid. Apol., *Epist.* VII, 7, «Ecce iterum Amantius, nugi gerulus noster, Massiliam suam repetit, aliquid, ut moris est, de manubiis ciuitatis domum reportamus, si tamem... aut cataplus arriserit».

⁸⁴ Greg. Tur., *Hist. Franc.* IV, 43.

⁸⁵ MGH, *Dipl. Imp.* I, 61; F. Vercauteren, «Cataplus et catabolus», 100-101.

⁸⁶ *Dig.* 1, 16, 5; A. d'Ors, «Los "transmarini negotiatores" en la legislación visigótica», 471.

rráneo Occidental de la voz *cataplus* están referidas a puertos del golfo de León, especialmente a Marsella. Por tanto, creemos que la legislación visigoda de Egica prohibiendo acudir al *cataplus* a los judíos para comerciar allí con personas de religión cristiana⁸⁷, como la referencia del tomo regio presentado por el mismo monarca al XVI Concilio de Toledo y que abunda en la prohibición⁸⁸, debe referirse a los puertos mediterráneos, preferentemente de la Tarraconensis y de la Septimania. Es probable incluso que el edicto de Egica se dirigiese a la comunidad judía de Tarragona, especialmente importante, pues en época musulmana se conocerá a la ciudad como *Medina-al-Yahud*, ciudad de los judíos, comunidad dedicada con predilección a los asuntos mercantiles.

Son, pues, comerciantes orientales –sirios, griegos y judíos– quienes se dedicaban al comercio en la franja costera que va desde Narbona a Lisboa. Ahora bien, la costa cantábrica, aunque sometida mayoritariamente al poder visigodo desde al menos el reinado de Sisebuto, si no antes⁸⁹, no parece manifestar la misma actividad mercantil, diferenciándose en rutas y en productos con respecto a la mediterránea. La actividad comercial en las costas del norte debía llevarse a cabo por navegantes locales o, preferentemente, francos. Tal puede deducirse de la cita de Gregorio de Tours sobre el apresamiento de los barcos que hacían la ruta entre las Galias y Galicia por parte de Leovigildo⁹⁰, al igual que de la referencia del viaje de Mauranus de Cantabria a Tours⁹¹, que manifiestan la vitalidad de la ruta que unía el Cantábrico con el puerto de Burdeos, origen probable de los navegantes; igualmente, la detención de los francos que estaban negociando por el duque Dogilano de Lugo, a fin de conseguir el regreso de San Fructuoso, embarcado hacia Oriente vía Galia⁹², pone de relieve el origen preferente de los comerciantes en el Cantábrico. Quizás podría incluso entenderse la tributación cántabra a los francos que nos trans-

⁸⁷ LV, XII, 2, 18, «De perfidia Iudeorum».

⁸⁸ *Conc. XVI Tol.*, tomo, «Sic quoque ut iuxta novellae legis nostrae edictum nemo ex eisdem iudaeis in perfidiam durantibus ad cataplum pro quibuslibet negotiis peragendis accedat, nec quodcumque cum christianis commercium agere audeat».

⁸⁹ Isid., *Hist. Goth.* 61; A. Besga, *La situación política de los pueblos del norte de España en la época visigoda*, 35-77; J.J. García González, «Incorporación de la Cantabria romana al estado visigodo», 167-230.

⁹⁰ Greg. Tur., *Hist. Franc.* VIII, 35.

⁹¹ Greg. Tur., *De virt. S. Mart.* 40.

⁹² *Vit. Fruct.* 7.

mite un oscuro relato del Pseudo Fredegario⁹³ como la referencia a una actividad comercial favorable a los mercaderes francos, en una zona donde la escasez de recursos alimenticios, especialmente grano, la hacían dependiente de los cereales aquitanos⁹⁴, salvándose así las dificultades que supone admitir un dominio franco en la costa cántabra⁹⁵.

Los productos propios del comercio mediterráneo eran mercancías de lujo. La enumeración que nos ofrece la *antiqua* XI, 3, 1, «aurum, argentum, uestimenta uel quelibet ornamenta», expresa claramente el carácter suntuario de las mercancías. La ausencia de un comercio de esclavos, que sin duda sería también muy activo, en la enumeración de la ley del *Liber*, parece responder a consideraciones religiosas antes que a la realidad mercantil. En efecto, la admisión en la normativa de un comercio de esclavos suponía el reconocimiento de la posesión de esclavos cristianos por parte de judíos, una de las principales comunidades de mercaderes orientales como hemos visto, reconocimiento que en ningún caso estaba dispuesto a realizar el legislador gótico⁹⁶. Esta actitud se completa con la protección al siervo cristiano que suponen las leyes XI, 3, 3 y 4, que impiden la exportación de esclavos cristianos y dificultan incluso la posesión de esclavos por parte de los mercaderes⁹⁷. Esta protección a los esclavos cristianos resulta coincidente con otras normas del *Liber*⁹⁸, lo que nos induce a pensar que el comercio de esclavos era principalmente de importación y no de exportación.

A cambio, la Hispania visigoda exportaría diversos productos con buena acogida en los mercados externos. La industria de salazón seguía siendo una de las principales en la exportación hispana. El *garum* se exportaba a diversos mercados mediterráneos y hallamos en Gregorio de Tours una cita aludiendo a la llegada de barcos cargados de *liquamen*, término equivalente, al puerto de

⁹³ Fred., *Chron.* IV, 33, «Dux Francio nomem, qui Cantabriam in tempore francorum egerat, tributat francorum regibus multo tempore impleverat».

⁹⁴ J. J. García González y I. Fdez. de Mata, «La Cantabria transmontana en épocas romana y visigoda. Perspectivas ecosistémicas», *La vida cotidiana en la Edad Media. VIII Semana de Estudios Medievales*, Nájera-Logroño 1998, 337-352.

⁹⁵ A. Besga, *La situación política de los pueblos del norte de España en la época visigoda*, 64-77.

⁹⁶ A. d'Ors, «Los “transmarini negotiatores” en la legislación visigótica», 481-482.

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ LV, IX, 1, 10; VI, 2, 1.

Marsella⁹⁹, barcos lamentablemente sin identificar aunque bien pudieran proceder de puertos hispanos del Mediterráneo. La importancia de la industria de salazón se manifiesta claramente al estudiar el contenido de las ánforas halladas en el puerto de Cartagena donde un 52 por ciento de ellas contenían este producto¹⁰⁰.

Otro producto exitoso en la exportación desde los puertos españoles lo constituye el aceite, producto principal de las exportaciones desde la Bética¹⁰¹. Igualmente, procedentes de la Bética, llegarían a los dominios merovingios cueros de Córdoba. Un diploma de Chilperico II de 716 confirma la donación de Clotario III y su madre a la abadía de Corbie, entre cuyos derechos se concedían diez cordobanes a cargo del *teloneum* de Fossas¹⁰². Los cueros de Córdoba siguieron siendo objeto de comercio con Francia incluso más allá de la invasión musulmana de la Península¹⁰³. Vino y conservas vegetales también se atestiguan en el comercio mediterráneo, siendo constatados por las ánforas halladas en el puerto de Cartagena¹⁰⁴.

En la zona cantábrica la principal importación debía ser el grano procedente de Aquitania, manera tradicional de paliar la escasez de alimento que presenta la cornisa cantábrica¹⁰⁵. Este comercio, probablemente deficitario, se realizaría a cambio de las producciones metálicas del norte peninsular y de pago en moneda como quizás nos atestigüe la variedad de monedas del tesorillo hallado en Burdeos en 1803, donde se hallan piezas hasta de la época de Egica-

⁹⁹ Greg. Tur., *Hist. Franc.* IV, 43.

¹⁰⁰ J. Mas, «Portus Carthaginiensis. Simbiosis de un emporio y una gran base militar», 96.

¹⁰¹ *Ibid.*; P.D. King, *Derecho y sociedad en el reino visigodo*, 221; I. González Gallego, «Apuntes para un estudio económico de la España visigoda», *Archivos leoneses*, 21, 1967, 107; J. Orlandis, «Comunicaciones y comercio entre la España visigótica y la Francia merovingia», *Hispania y Zaragoza en la Antigüedad Tardía*, Zaragoza 1984, 179.

¹⁰² M. G. H., *Dipl. Imp.* I, 76.

¹⁰³ J. Orlandis, «Comunicaciones y comercio entre la España visigótica y la Francia merovingia», 179.

¹⁰⁴ J. Mas, «Portus Carthaginiensis. Simbiosis de un emporio y una gran base militar», 96, el 24% de las ánforas halladas estarían dedicadas al transporte de vino y un 9,6% al de conservas vegetales.

¹⁰⁵ J. J. García González y I. Fdez. de Mata, «La Cantabria transmontana en épocas romana y visigoda. Perspectivas ecosistémicas», 337-352.

Witiza y se encuentran monedas de numerosas cecas peninsulares¹⁰⁶, aunque el carácter puntual del hallazgo debe hacernos aumentar la precaución a la hora de establecer conclusiones sobre el mismo.

3. VÍAS DE COMERCIO

Llegado es el momento de analizar las vías por las que discurría el comercio marítimo, averiguando con qué puertos se ponían en contacto las ciudades hispanas. Las fuentes visigodas nos han legado numerosos pasajes donde relatan las idas y venidas de variados personajes que permiten descubrir las rutas que seguían los buques comerciantes.

La conexión con Bizancio, la capital del Imperio, estaba plenamente activa a lo largo del siglo vi. A Bizancio se exilian tanto Leandro como Juan de Biclaro en tiempos de Leovigildo¹⁰⁷, probablemente saliendo del puerto de Cartagena. A Cartagena llegarían posiblemente los barcos que traerían la peste desde Constantinopla en 542, bien de forma directa, bien vía Cartago¹⁰⁸.

No obstante, los vínculos directos con la capital bizantina no debían centralizarse exclusivamente desde Cartagena, pues la influencia bizantina en toda la costa mediterránea supera grandemente los límites de la dominación en *Spania*¹⁰⁹; la propia navegación de cabotaje pondría en contacto un mismo buque con numerosos puertos o escalas, estableciendo así itinerarios que de forma indirecta ligarían la Península y el Oriente. Sin embargo, el acceder los pilotos a la propiedad naviera a partir del siglo iii, hizo que a fines del Imperio y en época bárbara se generalizara la navegación por alta mar, reduciendo el costo de los viajes al ganar tiempo y limitar las estancias en los puertos¹¹⁰, lo que quizás redujera el número de puertos a los que arribaban buques procedentes de Bizancio u otros puertos del Oriente.

¹⁰⁶ J. Orlandis, «Comunicaciones y comercio entre la España visigótica y la Francia merovingia», 178.

¹⁰⁷ Isid., *De Vir. Illust.* 28; 31.

¹⁰⁸ J. N. Biraben y J. Le Goff, «La peste au Moyen Age», 1492; 1500; P. Fuentes, «Las grandes epidemias en la temprana Edad Media y su proyección sobre la Península Ibérica», *En la España Medieval* 15, 1992, 15-20.

¹⁰⁹ H. Schlunk, «Relaciones entre la Península Ibérica y Bizancio durante la época visigoda», *Archivo Español de Arqueología* 18, 60, 1945, 190 y ss.

¹¹⁰ J. Vernet, «La navegación en la Alta Edad Media», 326-327.

El fin del dominio bizantino en la Península Ibérica debió mermar el número de intercambios entre Bizancio y los puertos hispanos, máxime al desaparecer el puerto principal de los contactos con el Oriente. Sin embargo, no parece probable que la contracción del comercio marítimo a lo largo del siglo VII supusiera el fin de todo contacto entre los dos extremos del Mediterráneo, aunque carecemos de documentación que atestigüe su continuidad¹¹¹, más allá de la propia presencia en el *Liber* de las leyes de *transmarini negotiatores*.

Las relaciones con Italia, especialmente con Roma, eran comunes a lo largo del Bajo Imperio tanto desde los puertos de la Tarraconensis, como de la Cartaginensis y de la Bética¹¹². Durante el dominio ostrogodo de Italia, las relaciones entre las dos penínsulas occidentales del Mediterráneo debieron continuar siendo muy fluidas. La comunicación papal con los obispos de Hispania o la correspondencia entre Teodorico el Ostrogodo y sus lugartenientes en la Península Ibérica, prueban la fluidez de los contactos. El establecimiento del poder bizantino tanto en Italia como en parte de Hispania, enrareció los contactos entre la Península Ibérica bajo control visigodo y la península italiana. Prueba de ello resulta que la comunicación al papa de la conversión del pueblo visigodo a la fe católica llegara tres años más tarde de la clausura del III Concilio de Toledo. Sin embargo, esta disminución de la documentación que atestigüe relaciones habituales entre Hispania e Italia puede ser únicamente consecuencia de motivaciones políticas, pues las influencias artísticas procedentes de Rávena y Sicilia que se manifiestan en el litoral catalán, así como la constatación arqueológica de objetos de lujo de origen itálico, parecen atestiguar la vitalidad de las relaciones entre Italia y los puertos del litoral de la Tarraconensis¹¹³. Por otra parte, los puertos bajo control bizantino en Hispania seguían manteniendo una normal relación con los territorios italianos, como pone de manifiesto la actuación papal ante la deposición de los obispos Jenaro y Esteban por el gobernador bizantino de *Spania* Comentiolus¹¹⁴.

¹¹¹ P. D. King, *Derecho y sociedad en el reino visigodo*, 223.

¹¹² J. M. Blázquez, *Economía de la Hispania romana*, 508; 528; 565.

¹¹³ H. Schlunk, «Relaciones entre la Península Ibérica y Bizancio durante la época visigoda», 195-201.

¹¹⁴ M. Vallejo, «Bizancio ante la conversión de los visigodos: los obispos Jenaro y Esteban», *XIV Centenario del Concilio III de Toledo*, Toledo 1991, 477-483.

Todavía en el siglo VII hallamos al obispo Tajón de Zaragoza viajando a Roma a conseguir del papa los libros de los *Moralia in Job* por mandato de Chindasvinto¹¹⁵.

La ruta que uniría los puertos hispanos con los italianos debería ser de cabotaje, siguiendo el golfo de León en dirección a Génova y el Tirreno¹¹⁶, deteniéndose en numerosos puertos. El relato del viaje de Tajón nos muestra a una multitud de santos preguntando al obispo el porqué de un viaje tan largo por mar¹¹⁷, lo que forzosamente indica un viaje con numerosas paradas, pues el viaje de Gades a Ostia no duraba más de siete días según nos informa Plinio¹¹⁸ y en la Antigüedad Tardía el Mediterráneo no ha cambiado técnicamente con respecto a la época romana¹¹⁹, lo que para un viaje directo desde Tarraco, probablemente el puerto de salida de Tajón, no debía ser más largo.

Las relaciones con la Galia mediterránea debieron ser frecuentes. Gregorio de Tours nos relata que fue una nave hispana quien llevó la peste a Marsella en 588, nave que establecía un comercio habitual con el puerto marsellés¹²⁰ y hemos visto cómo el *liquamen* y el aceite arribado a Marsella y robados por los servidores del archidiacono Vigilio fuesen probablemente de origen hispano¹²¹. Dado el carácter de cabotaje que tenía la navegación en el golfo de León, es probable que fuesen muchos los puertos de origen de los productos hispanos desembarcados en Marsella. Desde Marsella y Narbona los productos hispanos se distribuían por la Galia. Aunque no contamos de testimonios de relaciones marítimas entre Hispania y Galia en el siglo VII, es difícil pensar que éstas se hubiesen extinguido¹²²; de hecho, un discutido diploma de Dagoberto I de 629 presenta comerciantes hispanos en la feria de Saint Denis y debían ser un contingente notable para ser distinguidos especialmente en el documento¹²³.

¹¹⁵ *Cont. Hisp.* 23.

¹¹⁶ L. A. García Moreno, «La ciudad y la vida urbana. El comercio y la economía monetaria», R. Menéndez Pidal (fund.), *Historia de España*, 3^a, Madrid 1991, 385.

¹¹⁷ *Cont. Hisp.* 23, «Quumque ab eis interrogaretur quam ob causam tam grande extaret fatigium uel cur ab Occidente properans tam longum peteret nauigerium».

¹¹⁸ Plin., *Nat.* XIX, 4.

¹¹⁹ J. Vernet, «La navegación en la Alta Edad Media», 324-325.

¹²⁰ Greg. Tur., *Hist. Franc.* IX, 22.

¹²¹ Greg. Tur., *Hist. Franc.* IV, 43.

¹²² P. D. King, *Derecho y sociedad en el reino visigodo*, 222.

¹²³ M. G. H., *Dipl. Imp.* I, *Dipl. Spuria*, 23; J. Orlandis, «Comunicaciones y comercio entre la España visigoda y la Francia merovingia», 179.

Con África los vínculos eran intensos. En el siglo vi las *Vitas sanctorum patrum Emeritensium* nos relatan la llegada del abad Nancio con su comunidad de África a la Lusitania, la entrega de tierras a éste por parte de Leovigildo y la muerte del abad por sus siervos, descontentos por el pobre aspecto de su señor¹²⁴. Igualmente, la llegada de Donato, abad del monasterio servitano, procedente de África¹²⁵, pone de manifiesto lo habitual de los contactos entre el litoral africano e Hispania, sobre todo en la coyuntura del enfrentamiento entre la Iglesia africana y el emperador bizantino por el conflicto de los *Tria capitula*. Estos viajes tendrían como destino los puertos de la Bética y la Lusitania, cuyas relaciones con África están constatadas desde época bajoimperial¹²⁶.

Las relaciones con África no se limitan a los puertos del sur peninsular. La presencia en las costas levantinas de formas cerámicas de la «Africa Red Slip» indica un activo comercio entre los puertos de la Tarraconensis y África hasta la mitad del siglo vi, momento en el que la implantación del dominio bizantino en África dirigió el comercio hacia el oriente del Mediterráneo en perjuicio de los puertos catalanes¹²⁷. El control de Bizancio sobre el norte de África favorecería a los puertos de *Spania* y al de Valencia, donde se manifiesta una amplia dispersión de «Africa Red Slip», indicador claro de activas relaciones comerciales¹²⁸.

El siglo vii no debió ver desaparecer las relaciones entre África e Hispania, relaciones que podrían centrarse en el comercio de esclavos moros que se atestiguan en la Galia y que difícilmente podrían dejar de llegar a Hispania¹²⁹.

Que existía una vía marítima que unía los puertos mediterráneos con los atlánticos es indudable. Los ejemplos de la Antigüedad, como el periplo de Hannon hacia el 500 a.C., o la utilización de la ruta posteriormente a lo largo de la Historia Medieval peninsular, ponen de manifiesto que el conocimiento de la ruta entre el Mediterráneo y el Océano no se había perdido¹³⁰. Así mismo,

¹²⁴ VSPE, III.

¹²⁵ Ioh. Bicl., *Chron.* anno V, 4; Ild., *De Vir. Illust.*, 4.

¹²⁶ J. M. Blázquez, *Economía de la Hispania romana*, 505; 582.

¹²⁷ M. Vallejo, *Bizancio y la España tardoantigua* (ss. v-vii). *Un capítulo de historia mediterránea*, 485.

¹²⁸ L. Olmo Enciso, «El reino visigodo de Toledo y los territorios bizantinos. Datos sobre la heterogeneidad de la Península Ibérica», 191-194.

¹²⁹ P. D. King, *Derecho y sociedad en el reino visigodo*, 221.

¹³⁰ Y. Renouard, «Les voies de communication entre pays de la Méditerranée et pays de l'Atlantique au Moyen Age», *Mélanges d'histoire du Moyen Age. Louis Halphen*, París 1951, 588-589.

el conocimiento temprano de autores españoles en Irlanda, especialmente el de San Isidoro, revela una comunicación activa entre la Península y las islas británicas¹³¹. Igualmente, parece que existía una ruta comercial que unía Egipto y las islas británicas y que comerciaba con trigo a cambio de estaño y oro¹³². Ahora bien, la ruta de los dos mares no debía contar en Hispania con numerosos puertos de escala. Cuando San Fructuoso se propone partir hacia Oriente no pretende embarcar directamente rumbo a Tierra Santa, sino que busca saltar a los dominios visigodos de la Galia para desde allí llegar a Oriente, lo que refleja que el comercio entre el Mediterráneo y el Atlántico no pasaba por tierras gallegas¹³³ o, cuando menos, que encontraba en la Galia occidental el intermediario entre el Mediterráneo, Inglaterra e Irlanda¹³⁴.

En el Cantábrico la ruta principal debía ser la de cabotaje que unía los distintos puertos del litoral con el puerto de Burdeos. Las referencias de las que disponemos relativas al comercio o a la navegación cantábricas nos ligan siempre sus puertos con tierras francas¹³⁵, probablemente con Burdeos, puerta de entrada a la Galia occidental. Las características de las poblaciones cantábricas, dependientes de los envíos foráneos de grano, favorecen la impresión de una ruta orientada con preferencia hacia Aquitania, lo que muestra un comercio de menor entidad y características más locales que el que se desarrollaba en el mediodía y levante peninsular.

El comercio marítimo fue una actividad secundaria dentro de la economía visigoda, economía fundamentalmente agrícola, llevada a cabo por extranjeros establecidos en colonias en distintos puertos del litoral peninsular. El comercio de la Hispania visigoda tuvo dos ámbitos fundamentales, el Mediterráneo, controlado por mercaderes orientales y único que preocupa al poder visigodo, y el Cantábrico, de dimensiones más locales y dominado principalmente por navegantes merovingios. Los productos de lujo y los esclavos domi-

¹³¹ J. N. Hillgarth, «The East, Visigothic Spain and the Irish», *Studia Patristica IV, Texte und Untersuchungen zur Geschichte der alterchristlichen Literatur*, 89, Berlín 1961, 442-456, cit. P.D. King, *Derecho y sociedad en el reino visigodo*, 221.

¹³² L. A. García Moreno, «Colonias de comerciantes orientales en la Península Ibérica. S. V-VII», 148.

¹³³ *Vit. Fruct.* 7.

¹³⁴ A. Lewis, «Le commerce et la navigation sur le côtes atlantiques de la Gaule du V^e au VIII^e siècle», *Le Moyen Age* 60, 1953, 280-281.

¹³⁵ Así Greg. Tur., *Hist. Franc.* VIII, 35; *Vit. S. Mart.* IV, 40; *Vit. Fruct.* 7.

narían las importaciones en la zona mediterránea, siendo el grano el principal producto demandado en el Cantábrico. A lo largo del siglo VII la actividad comercial se verá perjudicada por la contracción general que afecta a todo el ámbito mediterráneo y al dominio de la franja litoral cantábrica por parte de los monarcas visigodos. Sin embargo, sin poder cuantificar su importancia con relación a épocas precedentes, la actividad comercial siguió desarrollándose hasta el fin del reino visigodo de Toledo, lo que debe matizar en cierto sentido la importancia de la contracción comercial del siglo VII.

RESUMEN

Nuestro trabajo aborda el estudio de los puertos existentes en el reino visigodo de Toledo. Junto al intento de establecer su número, distribución y estructura –tarea complicada debido a la escasez de fuentes, tanto escritas como arqueológicas–, pretendemos analizar las relaciones de los comerciantes con el poder visigodo, así como las vías por las que se realizaba este comercio ultramarino, destacando la profunda divergencia que se establecía entre los ámbitos cantábrico y mediterráneo.

ABSTRACT

Our paper looks out the ports that existed during the Visigothic kingdom in Toledo. We are trying to find out not only their number, distribution and structure, but also to analyse the relationships between the traders and the visigothic power, as well as the very way this trade was carried out. We also point out the major differences between the Cantabrian and Mediterranean coast at the time.